

HONDA®

37008412E
STAMPATO IN ITALIA

HONDA XL 200 R
XL 200 R-PD
Electric starter
USO E MANUTENZIONE

ATTENZIONE:

IL BUON FUNZIONAMENTO DEI MOTORI
A QUATTRO TEMPI È GARANTITO SOLO
SE L'OLIO VIENE MANTENUTO SEMPRE
AL CORRETTO LIVELLO.



OGNI INFORMAZIONE, ILLUSTRAZIONE, DIRETTIVA E DATO TECNICO INCLUSO IN QUESTO LIBRETTO SI RIFERISCE ALLA VERSIONE PIÙ RECENTE DISPONIBILE AL MOMENTO DELLA APPROVAZIONE ALLA STAMPA.

LA HONDA MOTOR CO, LTD. SI RISERVA IL DIRITTO DI APPORTARE MODIFICHE IN QUALUNQUE MOMENTO, SENZA DARNE PREAVVISO E SENZA ALCUN IMPEGNO DA PARTE SUA.

QUESTA PUBBLICAZIONE NON PUÒ ESSERE RIPRODOTTA IN ALCUNA PARTE SENZA AUTORIZZAZIONE SCRITTA.

INTRODUZIONE

Questo libretto costituisce la guida all'uso ed alle principali operazioni di manutenzione della Vostra nuova motocicletta. Vi invitiamo a dedicare un poco del Vostro tempo ad una sua attenta lettura.

Come accade per tutte le macchine di elevata qualità, la cura e la manutenzione appropriate sono essenziali per ottenere il migliore funzionamento e prestazioni elevate.

Il Vostro concessionario autorizzato Honda sarà lieto di fornirVi qualunque ulteriore informazione o assistenza, ed è attrezzato in maniera tale da poter soddisfare ogni Vostra futura necessità per quanto concerne eventuali interventi meccanici.

Vi ringraziamo di aver scelto una Honda e Vi auguriamo tanti chilometri di piacevole guida negli anni a venire.

INDICE

SICUREZZA IN MOTOCICLETTA	Pag.	4
NORME PER LA GUIDA SICURA	"	4
ABBIGLIAMENTO PROTETTIVO	"	6
MODIFICHE	"	6
BAGAGLI ED ACCESSORI	"	7
SICUREZZA FUORISTRADA	"	10
PNEUMATICI	"	12
SOSPENSIONI	"	16
STRUMENTAZIONE E COMANDI	"	18
CARBURANTE ED OLIO	"	31
CONTROLLI PRECEDENTI L'UTILIZZAZIONE DELLA MOTOCICLETTA	"	34
AVVIAMENTO DEL MOTORE	"	35
RODAGGIO	"	38
GUIDA DELLA MOTOCICLETTA	"	39
IMPIEGO DEI FRENI	"	40
PARCHEGGIO	"	42
PROGRAMMA DI MANUTENZIONE	"	43
MANUTENZIONE	"	45
Olio motore	"	45
Filtro olio motore	"	46
Candela	"	49
Filtro aria	"	50
Gioco delle valvole	"	51

Regolazione del comando acceleratore	"	53
Regolazione carburatore	"	54
Regolazione frizione	"	55
Registrazione catena di trasmissione	"	60
Freni	"	63
Controllo sospensioni anteriore e posteriore	"	67
Cavalletto laterale	"	67
Smontaggio ruota anteriore	"	68
Smontaggio ruota posteriore	"	70
Batteria	"	72
Sostituzione fusibile	"	76
Regolazione interruttore luce stop	"	78
Attrezzi in dotazione	"	79
DATI TECNICI	"	80
SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO		



Not for commercial use

SICUREZZA IN MOTOCICLETTA

AVVERTENZA:

La guida del motociclo richiede uno speciale impegno da parte Vostra, affinché sia garantita la Vostra incolumità. Prima di accingersi alla guida è importante che consideriate i seguenti punti:

NORME PER LA GUIDA SICURA

1. Prima della partenza, controllare il motociclo secondo le istruzioni a pag. 34. In questo modo è possibile evitare eventuali inconvenienti durante il funzionamento.
2. I piloti meno esperti sono maggiormente esposti a pericoli nel traffico. Al fine di garantire la loro sicurezza e quella altrui, Li preghiamo di adeguare il proprio stile di guida opportunamente alla relativa situazione, volta per volta. In particolare il Suo comportamento nel traffico dovrebbe essere costantemente gentile ed esemplare.
3. Molti incidenti fra auto e moto si possono imputare al fatto che i motociclisti non vengono visti in tempo.
 - Indossare sempre abiti chiari o riflettenti.
 - Mai viaggiare in modo da trovarsi nell'angolo morto della visuale degli automobilisti.

4. Rispettare il codice stradale in vigore.

- La velocità eccessiva è la causa principale di parecchi incidenti. Rispettare i limiti di velocità e comunque mantenere la velocità del veicolo entro i limiti consentiti.
 - Indicare sempre in tempo l'intenzione di svoltare o di cambiare corsia. La maneggevolezza della motocicletta può cogliere di sorpresa gli altri guidatori.
5. Guidare in maniera "difensiva", osservando continuamente il comportamento degli altri guidatori. È buona norma prestare particolare attenzione allorché si transita su svincoli o si viaggia in autostrada.
 6. Tenere il manubrio con entrambe le mani e poggiare i piedi sulle pedane poggiatepiedi. Il passeggero deve sempre reggersi con entrambe le mani al pilota o alla maniglia, poggiando sempre i piedi sulle pedane poggiatepiedi.

ABBIGLIAMENTO PROTETTIVO

1. La maggior parte degli incidenti motociclistici mortali è dovuta a ferite alla testa: Portare sempre il casco! Munirsi anche di occhiali o di visiera, stivali, guanti e abbigliamento protettivo.
Le stesse precauzioni sono necessarie per il passeggero.
2. Durante il funzionamento del motore il tubo di scarico raggiunge temperature, notevoli, e, dopo il suo arresto, si raffredda lentamente. Mai toccare alcuna parte dell'impianto di scarico. Indossare abiti che coprano completamente le Vostre gambe.
3. Mai indossare vesti che si possano impigliare nelle manopole, leve, poggiatesta, pedali o ruote.

MODIFICHE

AVVERTENZA:

Ogni eventuale modifica tecnica della versione originale è consentita solo entro i limiti stabiliti dalle vigenti norme di legge e del codice stradale.

BAGAGLI ED ACCESSORI

AVVERTENZA:

Onde evitare incidenti, usare la massima attenzione guidando un motociclo dotato di accessori e bagaglio. L'aggiunta di accessori e di bagaglio riduce la stabilità della motocicletta, le prestazioni e la rapidità nelle manovre di emergenza. Ricordare che queste prestazioni possono essere ridotte dall'installazione di accessori non originali Honda, da un carico mal fatto e da cattive condizioni meteorologiche o del fondo stradale. Queste informazioni a carattere generale possono aiutarVi a decidere se equipaggiare la Vostra motocicletta con degli accessori, se e come caricarla in maniera sicura.



Carico

1. Mantenere il peso degli accessori e del bagaglio in basso e il più vicino possibile al baricentro della moto. Disporre il carico in maniera uniforme da entrambi i lati per ridurre gli squilibri. Tenere presente che tanto più grande è la distanza fra il carico ed il baricentro della moto, tanto più diminuisce la maneggevolezza, e la stabilità.
2. Tutti gli accessori e i bagagli debbono essere fissati saldamente in modo da consentire una guida sicura. Controllare spesso il sistema di fissaggio degli accessori e dei bagagli.
3. Mai attaccare oggetti grossi e pesanti al manubrio, alla forcella o al parafango anteriore per non compromettere la maneggevolezza e la stabilità della moto.

Accessori

ATTENZIONE:

Su questo motociclo non è previsto l'impiego di accessori quali borse laterali o carenature. L'impiego di tali accessori potrebbe sottoporre parti del telaio a sforzi eccessivi, provocando eventuali danni all'equipaggiamento.

Non montare dispositivi elettrici che possano eccedere la capacità dell'impianto della moto. Un guasto all'impianto elettrico può causare lo spegnimento delle luci o perdite di potenza del motore durante la notte, nel traffico o lontano da ogni possibilità di aiuto.

SICUREZZA FUORI STRADA

Imparare a guidare in una zona ben conosciuta e libera da ostacoli prima di avventurarsi su terreni non familiari.

1. Rispettare sempre sia le leggi che i regolamenti locali della circolazione.
2. Chiedere il permesso per circolare su proprietà private. Evitare i luoghi con divieto di accesso e rispettare le zone militari.
3. Non fare le Vostre uscite in moto da soli ma con un amico od un altro motociclista che Vi possa aiutare in caso di bisogno.

4. La conoscenza della Vostra moto è estremamente importante per fronteggiare imprevisti che potrebbero accaderVi in luoghi isolati.
5. Mai guidare la moto al di là delle Vostre possibilità o più velocemente di quanto le condizioni esterne permettano.
6. In caso non conosciate il terreno, guidare con cautela. Sassi, buche o avvallamenti poco visibili potrebbero provocare un incidente.
7. Il parascintille ed il silenziatore della marmitta sono obbligatori nella maggior parte dei paesi. Non modificare il sistema di scarico. Ricordarsi che i rumori eccessivi disturbano gli altri e creano una cattiva immagine del motociclismo.

PNEUMATICI

Una corretta pressione dei pneumatici assicura la massima stabilità, comfort di guida e durata del pneumatico.

Controllare spesso la pressione dei pneumatici e correggerla, se necessario.

NOTA:

Controllare la pressione a pneumatici "freddi", prima del loro impiego.

Su questo modello i pneumatici "tuttoterreno" sono standard.

Selezionare i pneumatici di ricambio secondo le seguenti specifiche:

		Anteriore	Posteriore
Dimensioni del pneumatico		2,75-21-4PR	4,10-18-4PR
Pressione pneumatici a freddo kPa (kg/cm ²)	Solo pilota	150(1,5)	150(1,5)
	Pilota e passeggero	150(1,5)	175(1,75)
Marca del pneumatico: METZELER		45P	60P

Controllare se i pneumatici presentano tagli, se vi si sono infilati chiodi o altri oggetti acuminati. Per le riparazioni di qualsiasi danno, per la sostituzione o l'equilibratura, rivolgersi al proprio concessionario Honda autorizzato.

ATTENZIONE:

- Una pressione dei pneumatici errata produce un anormale consumo della superficie dei pneumatici e costituisce un pericolo.

Se la pressione è insufficiente, il pneumatico tende a slittare sul cerchione o ad uscirne fuori.

- È pericoloso guidare con i pneumatici molto consumati, dato che trazione e manovrabilità ne sono fortemente compromessi.

Sostituire i pneumatici prima che lo spessore del battistrada abbia raggiunto i seguenti valori limite;

Altezza minima del battistrada
ANTERIORE: 3 mm POSTERIORE: 3 mm

ATTENZIONE:

- L'utilizzazione di pneumatici diversi da quelli indicati nell'apposita tabella può compromettere la manovrabilità.
- È necessario far equilibrare le ruote onde ottenere una guida stabile e sicura. Non eliminare o sostituire i pesetti di equilibratura. Se le ruote devono essere equilibrate, rivolgersi ad un concessionario autorizzato Honda. Le ruote vanno equilibrate ad ogni riparazione o sostituzione del pneumatico.
- La penetrazione di corpi estranei nel battistrada comprometterà l'efficienza di ogni pneumatico. Delle riparazioni successive possono non ripristinare l'originario grado di sicurezza.
- Delle ruote equilibrate ed una corretta tensione dei raggi sono di importanza fondamentale per una guida sicura.

Durante i primi 1000 Km i raggi subiscono un allentamento più rapido, dato che le parti si devono assestare. Dei raggi troppo lenti possono portare ad una guida instabile o addirittura ad una totale perdita di controllo della motocicletta.

ATTENZIONE:

- Se i fianchi del pneumatico sono bucati o danneggiati, questo va sostituito.

SOSPENSIONI

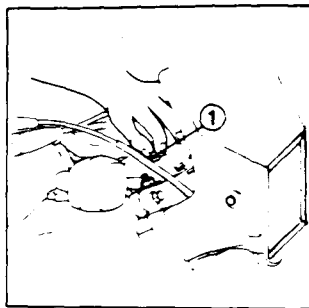
Sospensione anteriore

La sospensione anteriore di questa motocicletta è assistita pneumaticamente onde assicurare un buon comfort di guida in diverse condizioni di impiego del mezzo.

Gas all'interno della forcella:

Aria alla pressione standard di 0 Kg/cm²

Controllare la pressione esistente negli steli della sospensione anteriore prima di adoperare la motocicletta, cioè a freddo.



Sospensione posteriore

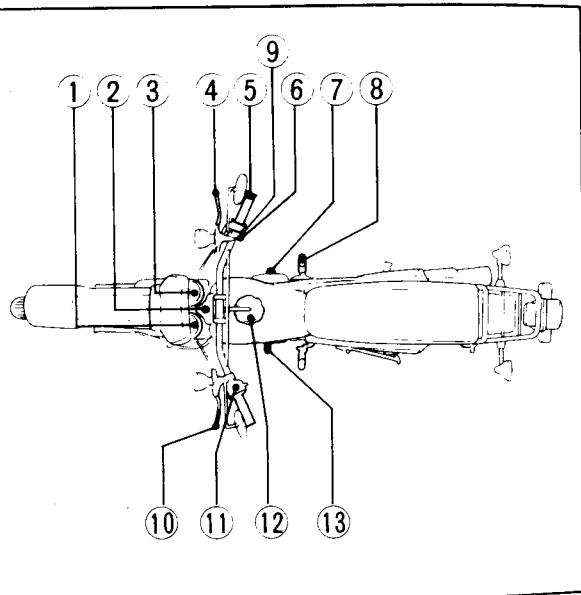
Ammortizzazione di ritorno

Per ottenere una regolazione adatta al peso del pilota nonché alle condizioni del terreno, è possibile agire sulle ghiere per la regolazione poste sotto la molla.

La pressione dell'azoto che si trova dentro l'ammortizzatore è di 20 Kg/cm².

STRUMENTAZIONE E COMANDI

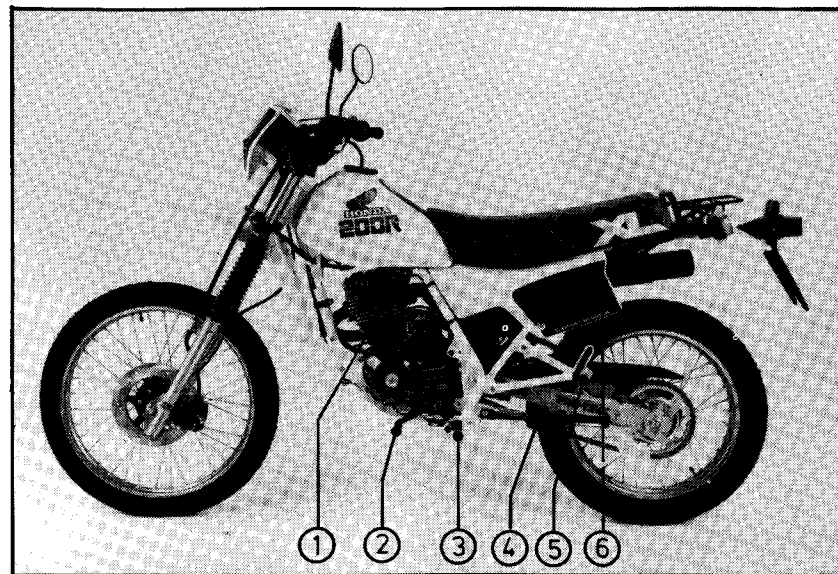
Posizione comandi



- (1) Tachimetro
- (2) Interruttore accensione
- (3) Contagiri
- (4) Leva comando freno anteriore
- (5) Manopola acceleratore
- (6) Interruttore arresto motore
- (7) Pedale comando freno posteriore
- (8) Poggiapiedi
- (9) Pulsante avviamento elettrico
- (10) Leva comando frizione
- (11) Interruttore luci, commutatore
luce faro (sopra)
Interruttore luci direzione (centro)
Pulsante clacson (sotto)
- (12) Tappo serbatoio carburante
- (13) Pedale comando cambio



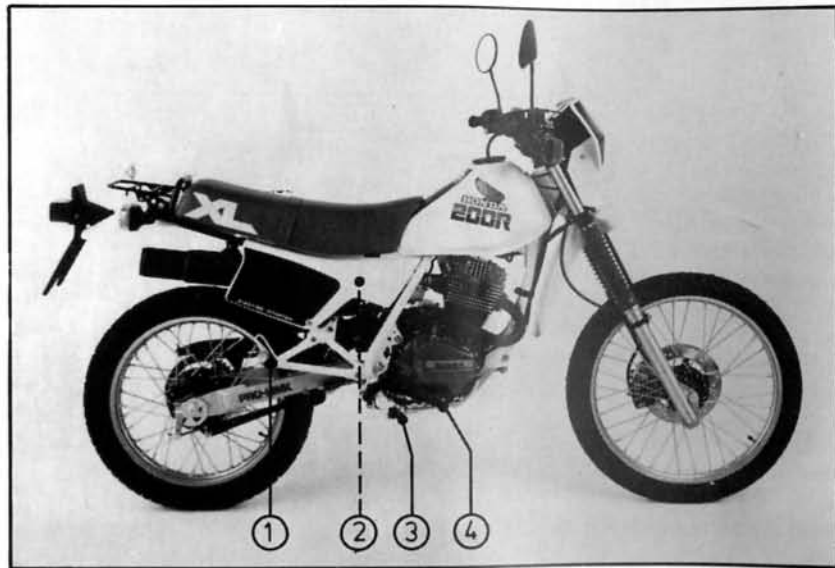
Not for commercial use



- (1) Rubinetto carburante
- (2) Pedale cambio

- (3) Poggiapiedi
- (4) Cavalletto laterale

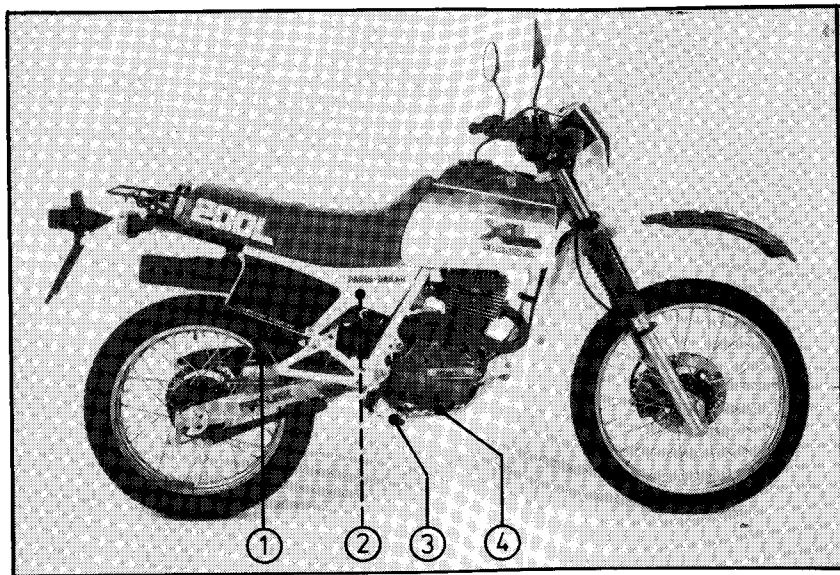
- (5) Poggiapiedi passeggero
- (6) Borsa attrezzi



- (1) Poggiapiedi passeggero
 (2) Batteria
 (3) Poggiapiedi
 (4) Pedale freno posteriore



- (1) Rubinetto carburante
 (2) Pedale cambio
 (3) Poggiapiedi
 (4) Cavalletto laterale
 (5) Poggiapiedi passeggero
 (6) Borsa attrezzi



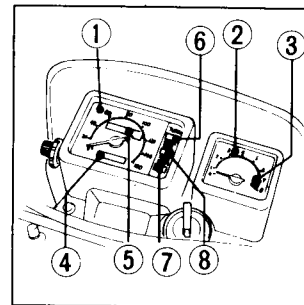
(1) Poggiapiedi passeggero
(2) Batteria

(3) Poggiapiedi
(4) Pedale freno posteriore

Strumenti e spie luminose

Gli strumenti sono raggruppati sopra il faro anteriore.

1. Tachimetro
2. Contagiri
3. Zona rossa contagiri
4. Contachilometri parziale
5. Contachilometri totale
6. Spia indicatori di direzione
7. Spia luce abbagliante
8. Spia del folle



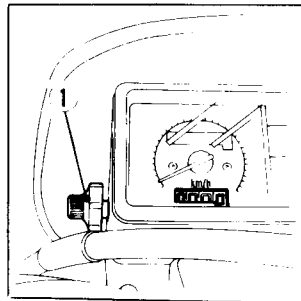
Contagiri — Zona rossa

Durante l'accelerazione la lancetta del contagiri può entrare momentaneamente nella zona rossa. Importante è che la lancetta non rimanga a lungo nella zona rossa e non l'oltrepassi MAI.

Contachilometri parziale

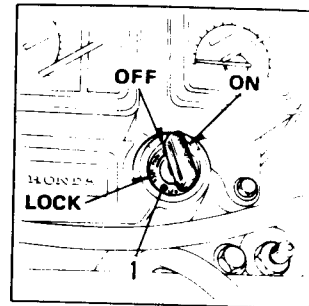
Il contachilometri parziale è utile per calcolare la distanza percorsa durante i viaggi.

Il contachilometri parziale può essere azzerato mediante il pomello (1).



Commutatore a chiave

Il commutatore a chiave è posto sul pannello portastrumenti.



Posizione della chiave	Funzione	Rimozione della chiave
LOCK (bloccasterzo)	Lo sterzo è bloccato. Il motore e le luci non possono essere accesi.	Possibile
OFF	Il motore e le luci non possono essere accesi.	Possibile.
ON	Le luci possono essere accese. Il motore può essere messo in moto.	Non possibile



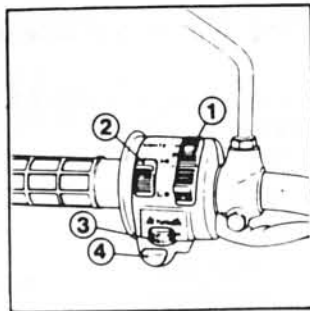
Not for commercial use

Interruttore faro anteriore

L'interruttore del faro (1) ha tre posizioni: "H", "P" e "OFF" (contrassegnata da un punto nero sotto "P").

NOTA:

Il faro, la luce di posizione e quella degli strumenti possono funzionare ogni volta che il motore è in moto.



H: Faro, luce posteriore, luce di posizione e luci strumenti accesi.

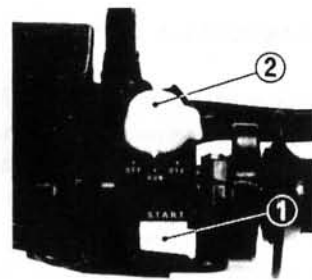
P: Luce di posizione, luce posteriore e luci strumenti accese.

OFF

(punto nero): Faro, luce posteriore, luce posizione e luci strumenti spenti.

Interruttore arresto motore

La Vostra motocicletta è dotata di un interruttore arresto motore (2). Nella posizione "OFF" il circuito di avviamento è aperto. Normalmente l'interruttore deve essere posto sulla posizione "RUN". Non usare questo interruttore se non per arrestare il motore in caso di emergenza.

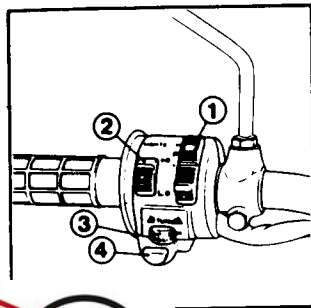


Pulsante avviamento motore

Premendo il pulsante (1) il motore si avvia.

Interruttore indicatori di direzione

Commutare l'interruttore (3) sulla posizione L per segnalare l'intenzione di voltare a sinistra, sulla posizione R per segnalare l'intenzione di voltare a destra. Riportarlo al centro per spegnere il segnale.



Commutatore luci faro anteriore

Posizionare il commutatore (2) su "Lo" per avere la luce anabbagliante, su "Hi" per avere quella abbagliante.



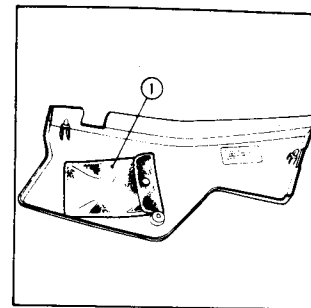
Not for commercial use

Interruttore avvisatore acustico

Quando questo interruttore (4) viene premuto, l'avvisatore acustico viene azionato.

Astuccio portadocumenti

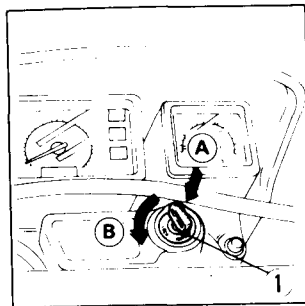
L'astuccio portadocumenti (1) è attaccato al coperchio laterale sinistro. Questo libretto ed altri documenti devono essere riposti nell'astuccio di plastica. Lavando la motocicletta, fare attenzione a non bagnare questa zona con quantità d'acqua eccessiva.



Bloccasterzo

Per bloccare lo sterzo, girare il manubrio completamente verso destra; girare la chiave (1) verso la posizione LOCK premendola contemporaneamente verso il basso. Quindi sfilare la chiave.

Per sbloccare lo sterzo, effettuare all'inverso queste operazioni.



ATTENZIONE:

Non girare la chiave verso LOCK durante la guida del motociclo.

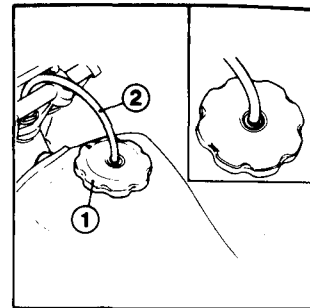
(A) PREMERE VERSO IL BASSO

(B) GIRARE VERSO LA POSIZIONE LOCK

CARBURANTE ED OLIO

Il serbatoio del combustibile contiene 9 litri (16,5 litri versione Parigi-Dakar) compresi 1,5 litri di riserva. Per aprire il tappo del serbatoio (1), sfilare il tubo di sfiato (2) e girare il tappo (1) in senso antiorario. Usare benzina a basso contenuto di piombo con un numero di ottani pari a 91 o maggiore. Se il motore dovesse picchiare in testa, impiegare una marca di benzina differente o con un numero di ottani maggiore. Dopo il rifornimento serrare bene il tappo girandolo in senso orario.

Quindi rimettere il tubo di sfiato.



AVVERTENZA:

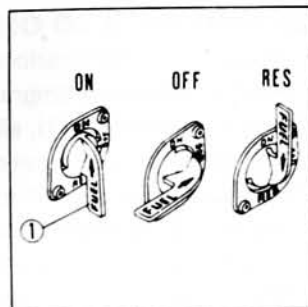
- Non riempire il serbatoio eccessivamente (non dovrebbe esserci benzina nel bocchettone di riempimento).
Dopo il riempimento assicurarsi che il tappo sia ben chiuso.
- La benzina è altamente infiammabile ed in determinati casi esplosiva. Ogniqualvolta il tappo del serbatoio è aperto, accertarsi che il motore sia spento e che nelle vicinanze non vi siano sigarette accese o fiamme.
- Non versare benzina sul coperchio del filtro dell'aria.

Rubinetto del carburante

OFF

Il rubinetto del carburante (1) è posto sul lato sinistro sotto il serbatoio del carburante. Con il rubinetto posizionato nella posizione OFF, l'alimentazione del carburante è interrotta.

Mettere il rubinetto in questa posizione quando il motociclo non viene usato.



ON

Posizionandolo nella posizione ON (verso il basso) per il normale funzionamento, il carburante alimenterà il carburatore.

RES

Quando viene posizionato su RES, l'alimentazione attinge dalla riserva.

Impiegare la riserva solo quando il carburante proveniente dall'alimentazione principale è esaurito. Dopo aver posizionato il rubinetto su RES, fare rifornimento il più presto possibile. La riserva è di 1.4 litri.

NOTA:

Non adoperare la motocicletta con il rubinetto posizionato su RES dopo aver fatto rifornimento, onde evitare di esaurire il carburante completamente senza alcun preavviso.

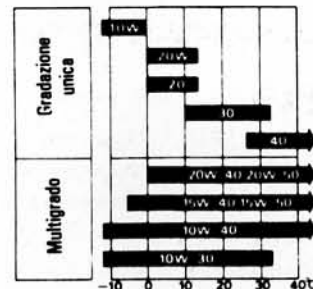
Olio motore

Un buon olio per il motore deve avere molti requisiti. È necessario usare solo olio di prima qualità altamente detergente e rispondente alle specifiche SE o SF, sigle che devono essere chiaramente indicate all'esterno della confezione. Non è necessario l'uso di additivi.

Viscosità

La scelta della viscosità dell'olio motore da usare deve essere basata su una media delle temperature ambientali del luogo in cui la moto viene impiegata. La tabella soprastante fornisce una guida per la scelta dell'appropriato grado di viscosità di un olio motore da usare in accordo con le varie temperature atmosferiche.

Si consiglia di usare olio CASTROL GTX2 TURBOTE-
STED.



CONTROLLI PRECEDENTI L'UTILIZZAZIONE DELLA MOTOCICLETTA

Prima di usare la Vostra moto abituarsi a verificare che essa sia in perfetto stato, a vantaggio della Vostra sicurezza.

Verificare i punti seguenti e se è necessario qualche intervento di regolazione o manutenzione fare riferimento al corrispondente paragrafo del presente libretto.

Livello olio motore - Verificare il livello e rabboccare se necessario.

Carburante - Verificare il livello e se necessario fare rifornimento.

Freni - Verificare il funzionamento del freno anteriore e posteriore. Procedere alla regolazione se si nota un gioco eccessivo.

Pneumatici - Verificare la pressione ed ispezionare i copertoni verificandone l'usura e/o eventuali danni.

Batteria - Verificare il livello del liquido e se necessario aggiungere acqua distillata.

Funzionamento comando gas - Verificare il funzionamento, il corretto passaggio dei cavi ed il loro gioco. Procedere, se necessario, alla regolazione o sostituzione.

Impianto illuminazione - Verificare che tutte le luci funzionino correttamente.

Catena di trasmissione - Verificare lo stato e la tensione. Se essa non è normale procedere alla regolazione. Lubrificarla se è secca. Sostituirla se danneggiata o troppo usata.

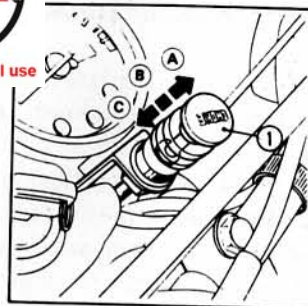
AVVIAMENTO DEL MOTORE



Not for commercial use

ATTENZIONE:

- Mai far funzionare il motore in locali chiusi: i gas di scarico contengono monossido di carbonio estremamente velenoso.
- Tentare di avviare il motore con la marcia inserita e la frizione in presa potrebbe causare ferimenti o danni:



NOTA:

- Questo motociclo può essere avviato con una marcia inserita tirando la frizione prima di azionare il pulsante del motorino di avviamento.
- Non ingolfare il motore aprendo ripetutamente il comando dell'acceleratore. Il carburatore ha una pompa di ripresa.

PROCEDURA D'AVVIAMENTO

1. Portare il rubinetto carburante in posizione "ON".
2. Inserire la chiave nell'interruttore d'accensione quindi ruotarla fino alla posizione "ON".
3. Portare la leva del cambio in folle. La spia verde dovrà quindi essere accesa.
4. Assicurarsi che l'interruttore arresto motore sia posto in posizione "RUN".
5. Tirare il pomello dello starter (1) fino alla posizione di completo inserimento se il motore è freddo.

NOTA:

Il pomello dello starter può essere regolato per mezzo dell'apposito regolatore.

6. Premere il pulsante del motorino di avviamento.

7. Dopo che il motore si è avviato riportare il pomello dello starter nella posizione (B). Far riscaldare il motore facendolo girare a 1300 giri/min. fino a quando esso non giri regolarmente con lo starter disinserito (posizione (C)).

ATTENZIONE:

I gas di scarico contengono ossido di carbonio. Non far funzionare a lungo il motore in un garage o in un luogo chiuso.

RODAGGIO

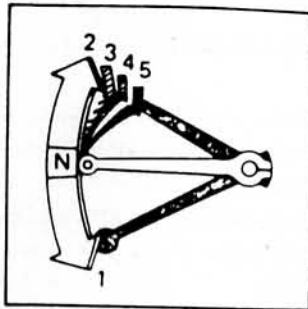
Durante i primi 1000 km guidare la nuova moto in modo che il motore non stia sotto sforzo nè oltrepassi in qualsiasi marcia l'80% del regime massimo ammesso.

Non aprire completamente il gas ed innestare sempre una marcia tale che sia evitato qualsiasi inutile sforzo al motore.

Un rodaggio eseguito con cura durante i primi chilometri, prolungherà la vita del motore.

GUIDA DELLA MOTOCICLETTA

1. Riscaldare il motore.
2. Con il motore al minimo tirare la leva della frizione ed innestare la prima abbassando il pedale del cambio.
3. Lentamente lasciare la leva della frizione aprendo gradualmente il gas. Una buona coordinazione di questi due movimenti assicurerà una partenza dolce.
4. Quando la moto ha raggiunto una certa velocità, chiudere il gas, tirare nuovamente la leva della frizione ed innestare la seconda sollevando il pedale del cambio. Questa manovra deve essere ripetuta per innestare le marce successive.
5. Coordinare il movimento dell'acceleratore e dei freni per ottenere una decelerazione dolce.
6. Il freno anteriore e quello posteriore devono essere azionati contemporaneamente e non così a fondo da bloccare le ruote, altrimenti l'efficacia della frenata ne risulterà compromessa, con conseguenti difficoltà nel controllo della moto.



IMPIEGO DEI FRENI

1. Per frenare normalmente azionare gradatamente sia il freno posteriore che quello anteriore, scalando contemporaneamente le marce in maniera adeguata alla velocità del mezzo.
2. Per frenare molto rapidamente impiegare sia il freno posteriore che quello anteriore energicamente; tirare la frizione prima che la motocicletta si fermi completamente.

ATTENZIONE:

- L'uso di uno solo dei due freni riduce l'efficienza della frenata. Inoltre, frenando energicamente su una sola ruota si rischia di farla bloccare, diminuendo drasticamente il controllo sul mezzo.
- Ove possibile, decelerare e frenare prima delle curve; frenando o decelerando in mezzo ad una curva può provocare lo slittamento di una ruota, che, a sua volta, causa una notevole diminuzione del controllo sul mezzo.

- Guidando su fondo bagnato o umido, oppure su superfici melmose, la manovrabilità e l'efficacia delle frenate saranno ridotte. In simili condizioni le azioni del pilota dovranno essere dolci: accelerate, frenate o svolte repentine potrebbero causare perdita del controllo del motociclo; al fine di evitare quanto detto, esercitare la massima precauzione durante le predette operazioni di guida.
- Guidando lungo una discesa lunga e ripida sfruttare l'azione frenante del motore scalando le marce ed usare i freni per brevi intervalli. Un impiego continuo dei freni potrebbe causarne il surriscaldamento, riducendo così la loro efficacia.



PARCHEGGIO

1. Dopo aver fermato la moto, inserire il folle, porre il rubinetto del carburante su OFF e girare il commutatore a chiave su OFF, quindi sfilare la chiave.
2. Impiegare il cavalletto laterale per sostenere la motocicletta mentre rimane parcheggiata.

ATTENZIONE:

Parcheggiare la moto su terreno solido e piano onde prevenirne eventuali cadute.

3. Bloccare lo sterzo in modo da evitare furti.

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

Effettuare i controlli precedenti l'utilizzazione della motocicletta (vedi pag. 34) ad ogni scadenza prevista in questo programma.

I: Controllare e pulire, regolare, lubrificare e sostituire, se necessario - C: Pulire, R: Sostituire; A: Regolare; L: Lubrificare.

VOCE	FREQUENZA ↓ OGNI →	LETTURA CONTACHILOMETRI (NOTA 3)				
		Km.				Vedi pag.
		1.000	4.000	8.000	12.000	
* TUBAZIONI PASSAGGIO BENZINA		—	I	I	I	—
FILTRO CARBURANTE		—	C	C	C	—
* CONTROLLO MANOPOLA DELL'ACCELERATORE		I	I	I	I	—
* STARTER		—	I	I	I	—
FILTRO ARIA	(NOTA 1)	—	C	C	C	50
CANDELE		—	I	R	I	49
* GIOCO DELLE VALVOLE		I	I	I	I	51
OLIO MOTORE		R	SOSTITUIRE OGNI 2.000 Km.			45
* FILTRO OLIO CENTRIFUGO		—	—	—	C	47
FILTRO A RETE OLIO MOTORE (CONDOTTO INFERIORE)		—	—	—	C	46
* DECOMPRESSORE DI AVVIAMENTO		I	I	I	I	—
* CARBURATORI REGOLAZIONE DEL MINIMO		I	I	I	I	54
CATENA DI TRASMISSIONE	(NOTA 2)	I, OGNI 1.000 Km.				58
* TENSIONE CATENA DISTRIBUZIONE		A	A	A	A	60
COPPIA SERRAGGIO BULLONI MOTORE	(NOTA 2)	I-A	I-A	I-A	I-A	—

VOCE	FREQUENZA	QUELLO CHE VIENE PRIMA ↓ OGNI →	LETTURA CONTACHILOMETRI (NOTA 3)				
			Km.				
			1.000	4.000	8.000	12.000	Vedi pag.
BATTERIA		MESE	—				72
LIQUIDO FRENO ANTERIORE		MESE: 1 2 ANNI: *R	—				63
USURA PASTICCHE FRENI			—				64
IMPIANTO FRENANTE							—
* INTERRUOTTORE LUCE STOP			—				78
* ORIENTAMENTO DEL FARO			—				—
FRIZIONE							55
CAVALLETTO LATERALE			—				67
* SOSPENSIONI			—				67
* BULLONERIA, ORGANI DI UNIONE		(NOTA 2)		—		—	—
** RUOTE/RAGGI		(NOTA 2)					—
** CUSCINETTI CANNOTTO DI STERZO				—	—		—

- * Queste operazioni debbono essere effettuate da una officina autorizzata Honda, a meno che l'utente non disponga della attrezzatura e della preparazione tecnica necessaria.
Fare riferimento al manuale d'officina Honda.
- ** Per motivi di sicurezza si raccomanda di fare effettuare questi interventi *esclusivamente* presso una officina autorizzata Honda.

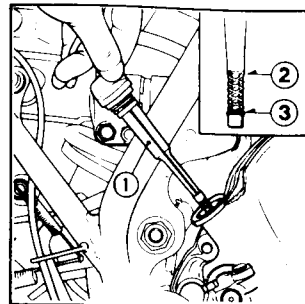
NOTE:

1. Più frequentemente se la moto viene utilizzata su strade polverose.
2. Più frequentemente se si usa fuori strada.
3. Per percorrenze più elevate, ripetere con la stessa frequenza indicata nello schema.

MANUTENZIONE

OLIO MOTORE Controllo livello

Controllare il livello dell'olio motore ogni giorno prima di adoperare la motocicletta. Il tappo di immissione olio (1) si trova nella parte posteriore del carter motore destro ed ha una astina per misurare il livello dell'olio. Il livello va mantenuto tra il segno superiore (2) e quello inferiore (3) visibili sull'astina.



1. Con la moto tenuta verticalmente sul terreno e con il cavalletto laterale esteso, togliere il tappo d'immissione, pulirlo e rimetterlo in posizione senza avvitarlo.
2. Se necessario, aggiungere olio del tipo raccomandato fino al segno di livello superiore.
3. Rimontare il tappo di immissione e controllare che non ci siano perdite d'olio.

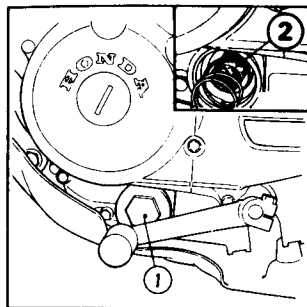
ATTENZIONE:

Far girare il motore con una insufficiente quantità di olio può causare seri danni al motore stesso.

Sostituzione dell'olio e pulizia del filtro

Svuotare l'olio mentre il motore è ancora caldo.

1. Togliere il tappo immissione olio.
2. Mettere un recipiente per l'olio di scarico sotto il blocco motore e rimuovere il tappo di scarico (1).
3. Togliere il filtro a rete (2) e lavarlo in un solvente.
4. Rimettere il filtro, la molla ed il tappo di scarico (1) assicurandosi che la guarnizione di tenuta sia in buone condizioni.
5. Riempire il motore con circa 0,9 litri di olio raccomandato. Controllare il livello; se necessario aggiungere altro olio fino al giusto livello.



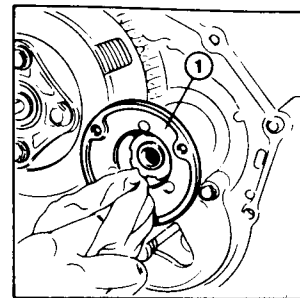
ATTENZIONE:

Se la moto viene usata in zone polverose è necessario sostituire l'olio più frequentemente di quanto previsto a pag. 43.

Pulizia del rotore filtro olio

Pulire il rotore del filtro dopo aver svuotato tutto l'olio.

1. Togliere il dado di registro del freno posteriore e sganciare la molla dell'interruttore del freno posteriore.
2. Togliere il pedale del freno posteriore e la molla di ritorno.
3. Staccare il cavo della frizione dal suo braccio.
4. Togliere il coperchio del carter destro motore.
5. Togliere il coperchio del rotore e con un panno soffice pulire la morchia accumulata.

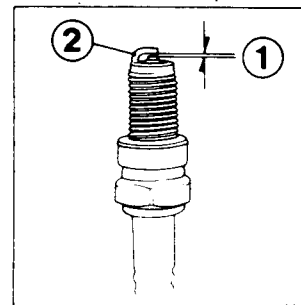


6. Installare il coperchio del rotore assicurandosi che la guarnizione di tenuta sia in buone condizioni.
7. Assicurarsi che la guarnizione del carter destro motore sia in buona condizione.
8. Installare il coperchio del carter destro tenendo in posizione normale il braccio della frizione.
9. Installare il pedale del freno posteriore, la molla di ritorno, il dado di regolazione e la molla dell'interruttore del freno. Regolare il gioco del freno posteriore.
10. Collegare il cavo della frizione al braccio e regolare il gioco. Installare la protezione del tubo d scarico.
11. Riempire di olio il carter.

Candele

	NGK	ND
Standard	DR8ES-L	X24ESR-U
Per climi freddi (sotto 5° C)	DR7ES	X22ESR-U
Per guida prevalentemente ad alta velocità	DR8ES	X27ESR-U

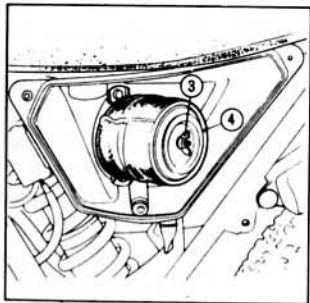
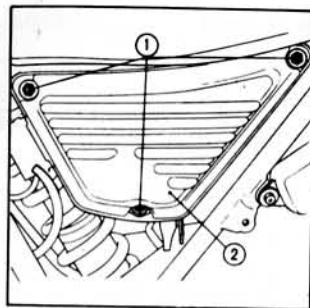
1. Staccare il cavo dalla candela e svitare la candela avvalendosi della chiave speciale in dotazione alla borsa degli attrezzi.
2. Controllare accuratamente sia gli elettrodi che il corpo centrale in porcellana per quanto concerne depositi, corrosione o depositi carboniosi. Se si riscontra un notevole grado di corrosione o se i depositi sono abbondanti, sostituire senz'altro la candela. Pulire le candele con depositi carboniosi o bagnate usando una sabbatrice per candele o, altrimenti, una spazzola metallica.
3. Verificare la distanza degli elettrodi con uno spessimetro e regolarla a 0.6-0.7 mm (1) piegando l'elettrodo esterno (2). Non serrare eccessivamente.



Filtro aria

La manutenzione del filtro aria deve avvenire ad intervalli regolari. Deve essere eseguita con maggiore frequenza se la moto viene usata in zone polverose.

1. Togliere la fiancatina sinistra.
2. Togliere il coperchio filtro aria (2) dopo averne svitato le viti di fissaggio (1).
3. Togliere i dadi (3) e sfilare l'elemento filtrante (4).
4. Lavare l'elemento filtrante con un solvente non infiammabile o ad elevato punto d'infiammabilità, quindi lasciarlo asciugare.



ATTENZIONE:

Mai usare benzina o solventi a basso punto d'infiammabilità per la pulizia dell'elemento filtrante. Vi è infatti in questo caso, il rischio di incendio o esplosione.

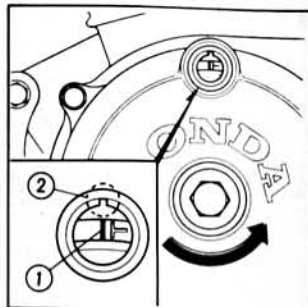
5. Immergere l'elemento filtrante in olio per cambi (SAE 80-90) quindi strizzarlo eliminando l'olio in eccesso.
6. Rimontare tutti i componenti in ordine inverso rispetto a quello di smontaggio.

Regolazione gioco valvole

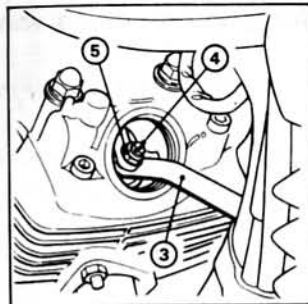
Il controllo e l'eventuale regolazione vanno eseguiti a motore freddo.

1. Dopo aver chiuso il rubinetto benzina procedere alla rimozione del serbatoio e della sella.
2. Togliere il tappo posto sull'indice di riferimento, il tappo del foro dei segni della fasatura ed i due coperchi dei bilancieri.
3. Far ruotare il rotore dell'alternatore in senso antiorario fino a far coincidere il segno "T" (1) con la tacca di riferimento (2).

Verificare che il pistone si trovi nel P.M.S. alla fine della fase di compressione, cosa di cui ci si può assicurare toccando con le dita i bilancieri. Se i bilancieri sono liberi, il pistone è al P.M.S. della corsa di compressione. Se i bilancieri sono bloccati è necessario far ruotare di 360° l'albero motore allineando quindi nuovamente i riferimenti come sopra.

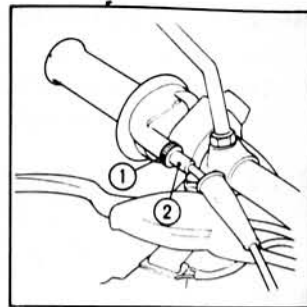


4. Verificare il gioco valvole/bilancieri ponendo la lamina dello spessore (3) fra la vite di regolazione (4) di ciascun bilanciere e l'estremità dello stelo valvola. Il gioco normale è di mm. 0,05 all'aspirazione ed allo scarico.
5. La regolazione si effettua ruotando la vite (4) dopo aver allentato il controdado (5). Dopo il serraggio di questo controdado controllare nuovamente il gioco.



Regolazione del comando acceleratore

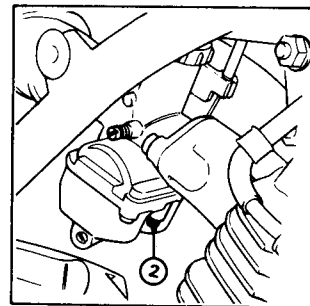
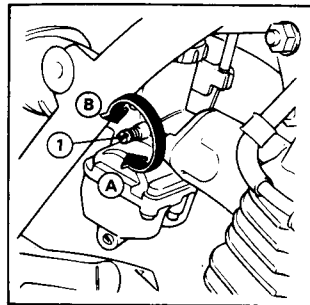
1. Assicurarsi che anche sterzando completamente sia a destra che a sinistra il comando del gas possa ruotare regolarmente.
2. Controllare la corsa a vuoto della manopola: essa deve essere di 2-6 mm misurata sul bordo della manopola stessa. Se necessario, procedere alla regolazione allentando il controdado (1) e ruotando il registro a vite (2).



Not for commercial use

Regolazione carburatore

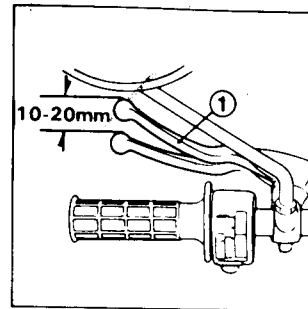
1. Assicurarsi che il cambio sia in folle. Avviare il motore, lasciarlo in funzione fino a raggiungere la temperatura di esercizio.
2. Ruotando la vite (1), portare il regime del minimo a 1200 ± 100 giri/min. Ruotando questa vite nel verso A, si avrà un innalzamento del regime di rotazione; nel verso B una diminuzione.
3. Ruotare la vite (2) di regolazione titolo miscela al minimo, in senso orario fino ad ottenere un abbassamento del regime di rotazione, quindi ruotarla in senso antiorario fino ad ottenere lo stesso risultato. Fra questi due estremi, la posizione intermedia è quella corretta della vite (2). Generalmente per raggiungere la posizione corretta occorre avvitare completamente la vite (2), quindi svitarla di 1-1/2 di giro.
4. Se dopo aver regolato il titolo della miscela, il minimo risultasse instabile, agire nuovamente sulla vite andatura minimo.



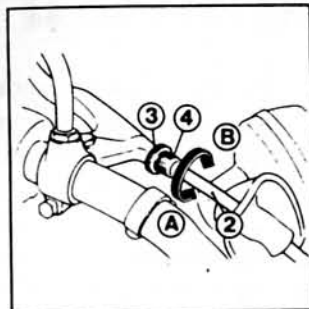
Regolazione frizione

La regolazione della frizione va effettuata quando la motocicletta non "stacca" correttamente e se tende a muoversi anche con la leva tirata a fondo.

Al contrario se la frizione non "attacca" bene si avranno slittamenti e la moto non accelererà proporzionalmente alla accelerazione del motore. La corsa a vuoto della leva di comando misurata all'estremità della leva stessa (1) deve essere di 10-20 mm.



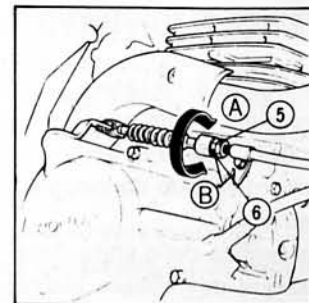
1. Tirare indietro il riparo di gomma (2). Allentare il contro dado (3) e girare il registro (4). Riserrare il contro dado (3) e verificare il gioco.
2. Se il registro (4) non permette di ottenere la giusta regolazione, allentare il contro dado (3) e girare a fondo il registro (4). Riserrare quindi il contro dado (3) e rimettere a posto la protezione di gomma.
3. All'estremità inferiore del cavo, allentare il contro dado (5). Girare il dado di registro (6) per effettuare la regolazione. Riserrare il contro dado (5) e verificare il gioco.



4. Avviare il motore, tirare la leva della frizione ed ingranare una marcia. Assicurarsi che il motore non cali o che la motocicletta non si muova con la frizione tirata a fondo.

Rilasciare gradualmente la leva della frizione ed accelerare.

La motocicletta dovrà partire dolcemente e l'accelerazione dovrà essere progressiva.



NOTA:

Se la regolazione non è soddisfacente e la frizione non funziona regolarmente, rivolgersi ad un Concessionario autorizzato Honda.

(A) Per diminuire il gioco

(B) Per aumentare il gioco

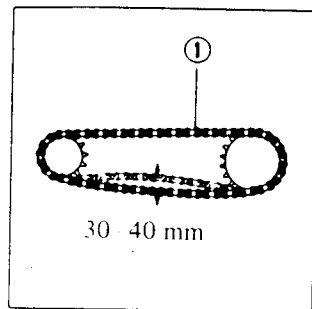
Catena di trasmissione

La durata della catena di trasmissione dipende da un'adeguata lubrificazione e regolazione. Una cura negligente della catena di trasmissione ne può provocare il logoramento e può danneggiare sia il pignone che la corona dentata.

La verifica dello stato della catena nonché la sua lubrificazione dovrebbero inserirsi nei controlli da effettuarsi prima dell'impiego della motocicletta (pag. 34). Ove la motocicletta verrà sottoposta a sforzo continuato o adoperata in regioni particolarmente polverose, la manutenzione sarà più frequente.

Controllo della catena di trasmissione

1. Porre la motocicletta sul cavalletto laterale, arrestare il motore ed inserire il cambio in folle.



2. Verificare la tensione del ramo inferiore della catena di trasmissione esattamente a metà strada fra pignone e corona. La tensione dovrebbe essere tale da permettere di muovere la catena in senso verticale con la mano compiendo un'escursione non maggiore di 30-40 mm. Ruotare la ruota posteriore e controllare la tensione della catena in altre posizioni.

La tensione deve rimanere costante mentre la ruota gira.

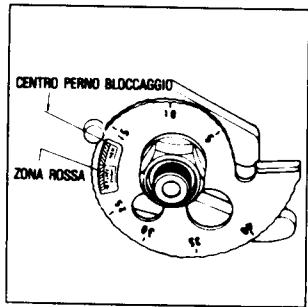
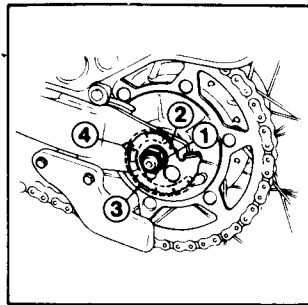
Se la catena si allenta in determinati punti e si tende eccessivamente in altri vuol dire che alcune maglie sono danneggiate o grippate. Spesso il grippaggio si può eliminare lubrificando la catena.

3. Controllare se il pignone e la corona appaiono usurati o danneggiati.
4. Qualora la catena di trasmissione, la corona ed il pignone fossero danneggiati ed eccessivamente usurati, occorre sostituirli. Mai montare una catena di trasmissione nuova su pignone e corona usurati, ne deriverebbe un rapido logoramento della catena.

Regolazione tensione della catena di trasmissione

Per regolare la tensione della catena di trasmissione operare come segue:

1. Allentare il dado dell'albero posteriore (1).
2. Ruotare ambedue i regolatori (2) in egual modo onde registrare la tensione della catena in maniera adeguata.
3. Dopo aver regolato la tensione, assicurarsi che il riferimento (3) di ciascun regolatore (2) allineato al rispettivo nasello (4) sia lo stesso su ambedue le parti del forcellone oscillante.
4. Quando si procede alla regolazione della tensione della catena è opportuno controllare la piastrina di segnalazione dello stato di usura della catena. Se, dopo aver regolato la tensione della catena in modo che l'escursione verticale massima corrisponda a 30-40 mm, la zona rossa della piastrina è allineata con il centro del nasello, la catena è eccessivamente usurata e va sostituita.



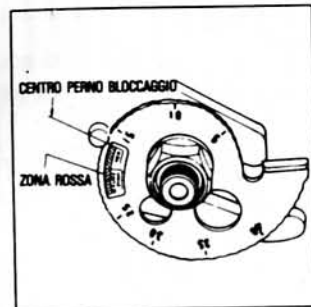
ATTENZIONE:

L'eccessiva possibilità di scuotimento della catena, 60 mm ed oltre, può provocare danni alla parte inferiore del telaio.

5. Serrare il dado dell'albero posteriore.
Coppia di serraggio del dado dell'albero posteriore: 80-110 Nm (8.0-11.0 kgm)
6. Ricontrollare la tensione della catena.
7. Il gioco del pedale del freno posteriore risente dello spostamento della ruota posteriore, avvenuto per regolare la tensione della catena. Controllare quindi il gioco del pedale del freno posteriore e correggerlo.

Sostituzione catena di trasmissione

Quando si sostituisce la catena occorre applicare una nuova etichetta di segnalazione dello stato di usura della catena, seguendo le istruzioni che accompagnano la catena di ricambio. Dal momento che le lunghezze delle catene nuove variano leggermente da una all'altra, occorre posizionare l'etichetta con cura, se si vuole ottenere un indicatore di usura e segnalatore di sostituzione efficace.



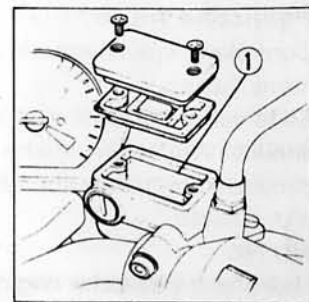
ATTENZIONE:

Mai montare una catena di trasmissione nuova su pignone e corona notevolmente consumati, e non utilizzare una catena usurata se corona e pignone sono nuovi.

Freno anteriore

Liquido dei freni:

Il livello del liquido dei freni nel serbatoio deve essere mantenuto tra il segno superiore (1) e quello inferiore (2). Se il livello scende fino al segno inferiore controllare che le pastiglie non siano usurate. Se l'usura non eccede i limiti consentiti significa che c'è una perdita nell'impianto idraulico. Consultare un concessionario autorizzato Honda per gli opportuni controlli.



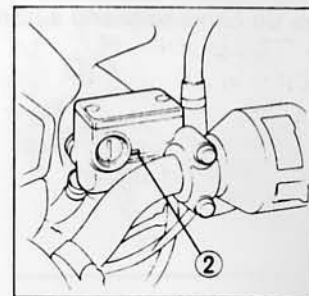
Liquido dei freni raccomandato: DOT 4

ATTENZIONE:

Maneggiare con cura il liquido dei freni in quanto esso potrebbe danneggiare superfici verniciate e materiali in plastica.



Not for commercial use



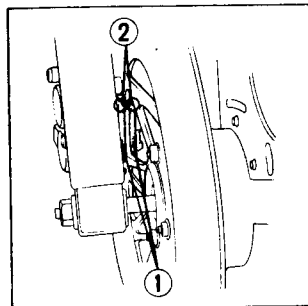
Pasticche freno

Controllare visivamente le pastiche freno per determinarne l'usura.

Se le pastiche (1) si avvicinano al limite d'usura (2) sostituirle. Assicurarsi inoltre che non ci siano perdite nel circuito e controllare che tubi e raccordi non siano piegati o deteriorati.

NOTA:

Usare solo pastiche originali Honda o loro equivalenti. Se è necessario revisionare l'impianto frenante consultare un concessionario autorizzato Honda.

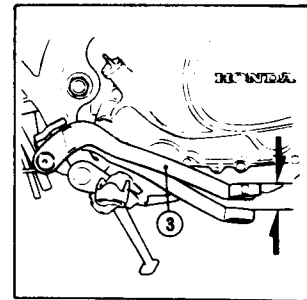
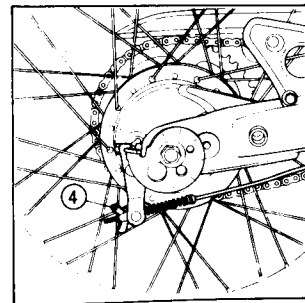
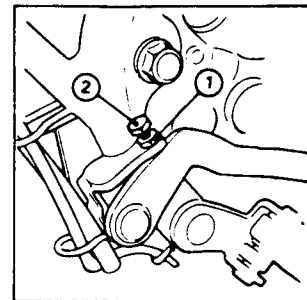


Regolazione del freno posteriore

Il registro di fondo corsa (1) permette di regolare l'altezza del pedale del freno. La regolazione si effettua allentando il controdado (2) e girando il registro.

1. Mettere la motocicletta sul cavalletto laterale.
2. Misurare la corsa a vuoto del pedale che dovrà essere di 20-30 mm.
3. Se è necessario fare una regolazione, girare il dado di registro (4).
4. Frenare ripetutamente e verificare dopo il rilascio del pedale, che la ruota giri liberamente.

NOTA: Dopo aver fatto la regolazione finale, assicurarsi che il dado ad alette (4) sia rimesso nell'apposita sede sulla leva del freno.

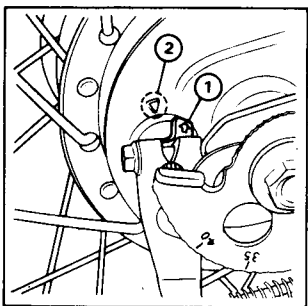
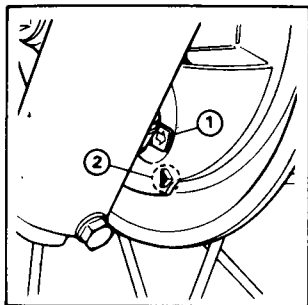


Indicatore d'usura freno

Con il pedale del freno premuto, controllare che la freccia (1) non sia allineata con l'indice di riferimento (2). Se la freccia fosse allineata con l'indice sostituire le ganasce con altre nuove.

NOTA:

Per la manutenzione dei freni, rivolgersi al Vostro concessionario autorizzato Honda. Usare soltanto parti originali Honda o equivalenti.



Controllo delle sospensioni anteriore e posteriore

1. Controllare la forcella bloccando il freno anteriore e muovendola vigorosamente in su e giù compiendo un movimento di pompaggio. Il funzionamento della sospensione deve risultare dolce e non si devono verificare perdite o trasudi di olio.
2. Il gioco del forcellone oscillante può essere controllato spingendo lateralmente la ruota posteriore.
Questo procedimento evidenzia il gioco esistente fra boccole e perno del forcellone.
3. Controllare con attenzione che tutti gli organi di unione delle sospensioni anteriore e posteriore siano saldamente serrati.

Cavalletto laterale

Controllare che la molla del cavalletto non sia danneggiata oppure lenta e verificare che il cavalletto stesso compia il suo movimento liberamente.

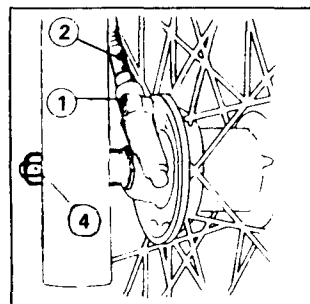
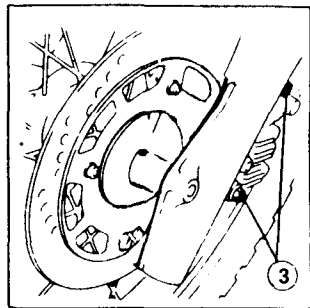
In caso di sostituzione consultare il Vostro concessionario autorizzato Honda.

Smontaggio della ruota anteriore

1. Sollevare la ruota anteriore da terra piazzando un sostegno sotto al motore.
2. Smontare la vite (1) di bloccaggio del cavo del conta-chilometri; sfilare quindi il cavo flessibile del conta-chilometri (2).
3. Smontare il gruppo pinza del freno svitando i bulloni (3) di fissaggio.
4. Togliere il dado (4) del perno della ruota posteriore e sfilare il perno.
5. Togliere la ruota.

NOTA:

Non tirare la leva del freno mentre la ruota è smontata. Il pistone verrà infatti forzato ad uscire dal cilindro della pinza con conseguente perdita di liquido dei freni. Se ciò avviene, occorrerà spurgare l'impianto frenante. Per questo servizio consultare il proprio concessionario Honda autorizzato.



Note per il rimontaggio

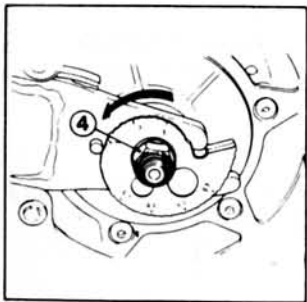
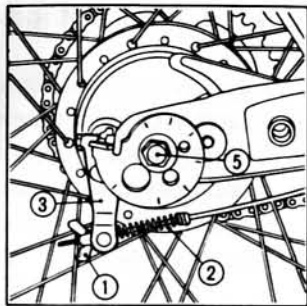
- Invertire il procedimento di smontaggio per rimontare la ruota.
- Inserire il perno attraverso il mozzo e il fodero sinistro della forcella. Serrare il perno con una coppia di 50-80 N-m (5,0-8,0 Kg).
- Posizionare la pinza sopra il disco prestando attenzione a non danneggiare le pastiglie. Avvitare i bulloni di fissaggio.
- Dopo aver rimontato la ruota, azionare ripetutamente il freno e controllare che la ruota giri liberamente quando il freno viene rilasciato.

ATTENZIONE:

Se per il rimontaggio non si è impiegata una chiave dinamometrica, rivolgersi al più presto al proprio concessionario onde verificare il montaggio effettuato.

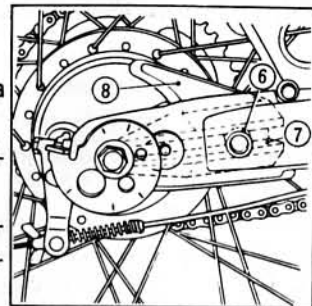
Smontaggio della ruota posteriore

1. Sollevare la ruota posteriore da terra piazzando un supporto adeguato sotto il motore.
2. Svitare il dado di registrazione del freno posteriore (1) e togliere l'asta del freno posteriore (2) dalla relativa levetta (3).
3. Allentare i dadi dell'albero posteriore (4).
4. Ruotare i due tendicatena in modo da permettere alla ruota il massimo movimento lungo il forcellone posteriore.
5. Far avanzare la ruota posteriore e far scapolare i due tendicatena oltre ai rispettivi naselli di riferimento sul forcellone. Levare la catena di trasmissione dalla corona posteriore.
6. Smontare la ruota posteriore insieme al perno (5).



Note per il rimontaggio

- Invertire il procedimento di smontaggio per rimontare la ruota.
- Assicurarsi che il nasello (6) sul forcellone si inserisca nella cava (7) del piatto portaceppi (8).
- Regolare i tenditori della catena in modo che gli stessi indici su entrambi i lati coincidano con i perni sul forcellone.
- Stringere il dado dell'albero posteriore con una coppia di 80-110 N-m (8,0-11,0) Kgm).
- Frenare ripetutamente e verificare dopo il rilascio del pedale, che la ruota giri liberamente.



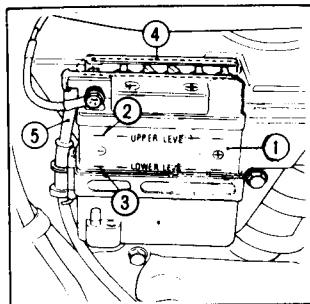
ATTENZIONE:

Se per il rimontaggio non si è impiegata una chiave dinamometrica, rivolgersi al proprio concessionario Honda per verificare il montaggio effettuato.

Batteria

Se la motocicletta viene adoperata con una quantità di liquido elettrolitico insufficiente, avverrà la solfatazione delle piastre della batteria con grave danno per la batteria stessa.

Se si nota un rapido calo ed una perdita del liquido elettrolitico o se la batteria sembra essere debole o causa comunque problemi, rivolgersi al proprio concessionario autorizzato Honda:



Liquido della batteria

La batteria (1) è posta dietro il coperchio laterale destro.

Rimuovere il coperchio laterale destro per verificare il livello del liquido della batteria. Il livello deve essere mantenuto fra i segni superiori (2) ed inferiori (3) praticati al lato della batteria. Se il livello del liquido è basso svitare i cappellotti di rabbocco (4) della batteria e rabboccare.

Adoperando un imbuto in plastica rabboccare acqua distillata fino a ripristinare il livello della batteria (segno superiore).

ATTENZIONE:

Controllando il livello della batteria o rabboccando acqua distillata verificare che il tubo di sfiato della batteria sia collegato al relativo attacco (5) sulla batteria.

NOTA:

Usare esclusivamente acqua distillata per rabboccare la batteria dato che l'acqua comune potrebbe ridurne la durata.



Not for commercial use

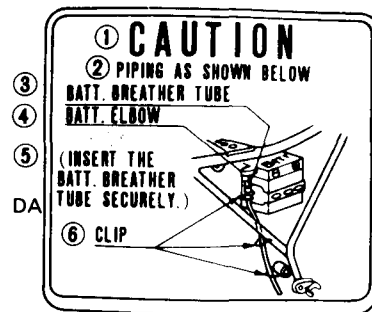
ATTENZIONE:

- La batteria contiene acido solforico. Evitare il contatto con pelle, occhi o vestiti.
Antidoti: **CONTATTO ESTERNO** - Sciacquare abbondantemente con acqua.
INGESTIONE - Bere grandi quantità di acqua o latte, continuando quindi con del latte di magnesia, uova battute o olio vegetale. Chiamare il medico immediatamente.
OCCHI: Sciacquare immediatamente con acqua e chiamare l'oculista.
- Le batterie producono gas esplosivi. Evitare assolutamente scintille, fiamme e sigarette accese. Ventilare l'ambiente in cui si carica o comunque si adopera la batteria, in particolare se si tratta di un ambiente chiuso.
- **TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.**

ATTENZIONE:

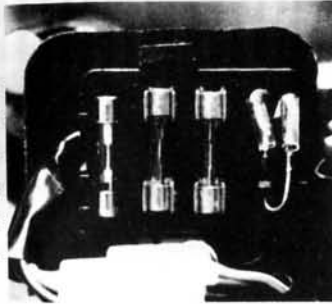
Il tubo di sfiato della batteria va passato come indicato sull'apposita etichetta. Non piegare o torcere il tubo di sfiato: un tubo di sfiato piegato o torto potrebbe causare un incremento della pressione esistente all'interno della batteria, danneggiandone l'involucro esterno.

- (1) ATTENZIONE
- (2) COLLEGAMENTO DELLE TUBAZIONI DI SFIATO COME DA SCHEMA A LATO
- (3) TUBO DI SFIATO DELLA BATTERIA
- (4) GIUNTO A GOMITO DELLA BATTERIA
- (5) INSERIRE IL TUBO DI SFIATO SALDAMENTE
- (6) FASCETTA



Sostituzione del fusibile

La scatola dei fusibili è attaccata al triangolo inferiore dello sterzo. Il fusibile è da 15A. Il fusibile di ricambio (2) si trova nella scatola. Se il fusibile si brucia con una frequenza eccessiva, esiste evidentemente un corto circuito o un sovraccarico dell'impianto elettrico. Per ogni tipo di riparazione rivolgersi al proprio concessionario autorizzato Honda.



ATTENZIONE:

- Mai usare un fusibile di valore diverso da quello specificato. Ne potrebbe derivare un serio danno all'impianto elettrico o addirittura un principio di incendio, lo spegnimento delle luci o l'arresto del motore.
 - Mai agire sulle mollette di ritenuta per levare il fusibile: **potrebbero** piegarsi e quindi fare male contatto con il fusibile nuovo.
- Un fusibile lento può danneggiare l'impianto elettrico o addirittura provocare un incendio.

ATTENZIONE

Quando vengono sostituiti i fusibili, non forzare le clips, potrebbero deformarsi e compromettere un buon contatto con il nuovo fusibile che viene installato. La perdita di un fusibile può provocare danni all'impianto elettrico e causare un incendio.

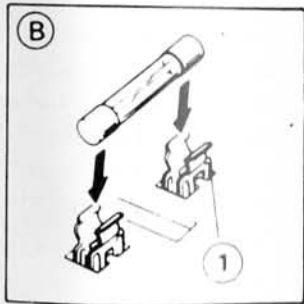
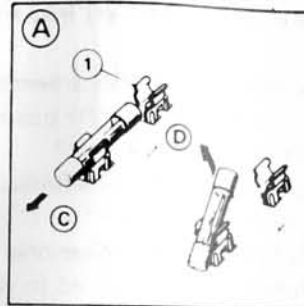
Per sostituire il fusibile principale, svitare le viti e rimuovere il fusibile vecchio.

Installare un nuovo fusibile e serrare adeguatamente le viti.

Per sostituire i fusibili contenuti nella scatola, rimuovere il coperchio della scatola portafusibili ed estrarre il fusibile vecchio dalle clips; è possibile farlo scorrere fino a farlo uscire dalle clips.

Pressare tra le le clips un nuovo fusibile ed installare il coperchio.

- (1) PORTAFUSIBILI
- (A) RIMOZIONE
- (B) INSTALLAZIONE
- (C) SCORRERE
- (D) RIMUOVERE

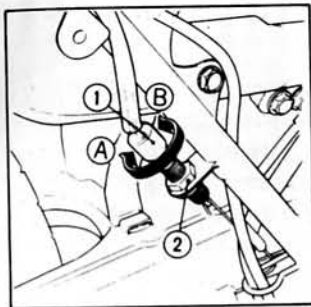


Regolazione dell'interruttore dello stop

Controllare periodicamente il funzionamento dell'interruttore dello stop (1) posto sul lato destro della moto, dietro al motore.

La registrazione si effettua ruotando il dado di registrazione (2).

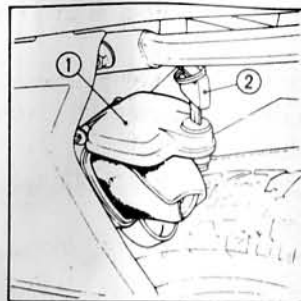
Girare il dado in direzione (A), se l'interruttore entra in funzione in ritardo ed in direzione (B) se esso entra in funzione in anticipo.



Attrezzi in dotazione

Il contenitore degli attrezzi (1) è montato sul lato sinistro sotto la sella. Per aprire il contenitore degli attrezzi usare la chiave d'accensione (2) e girarla in senso antiorario. Estrarre la borsa degli attrezzi. Alcune riparazioni di emergenza o comunque di minore importanza nonché determinate sostituzioni possono venir eseguite utilizzando gli attrezzi contenuti nella borsa.

- Cacciavite No. 1
- Cacciavite Philips No.2
- Cacciavite Philips No.3
- Chiave combinata
- Manico per chiave combinata
- Chiave piatta spaccata 10 x 12 mm
- Pinza
- Chiave candela
- Borsa porta attrezzi
- Chiave piatta spaccata 14 x 17 mm
- Chiave da 24 mm



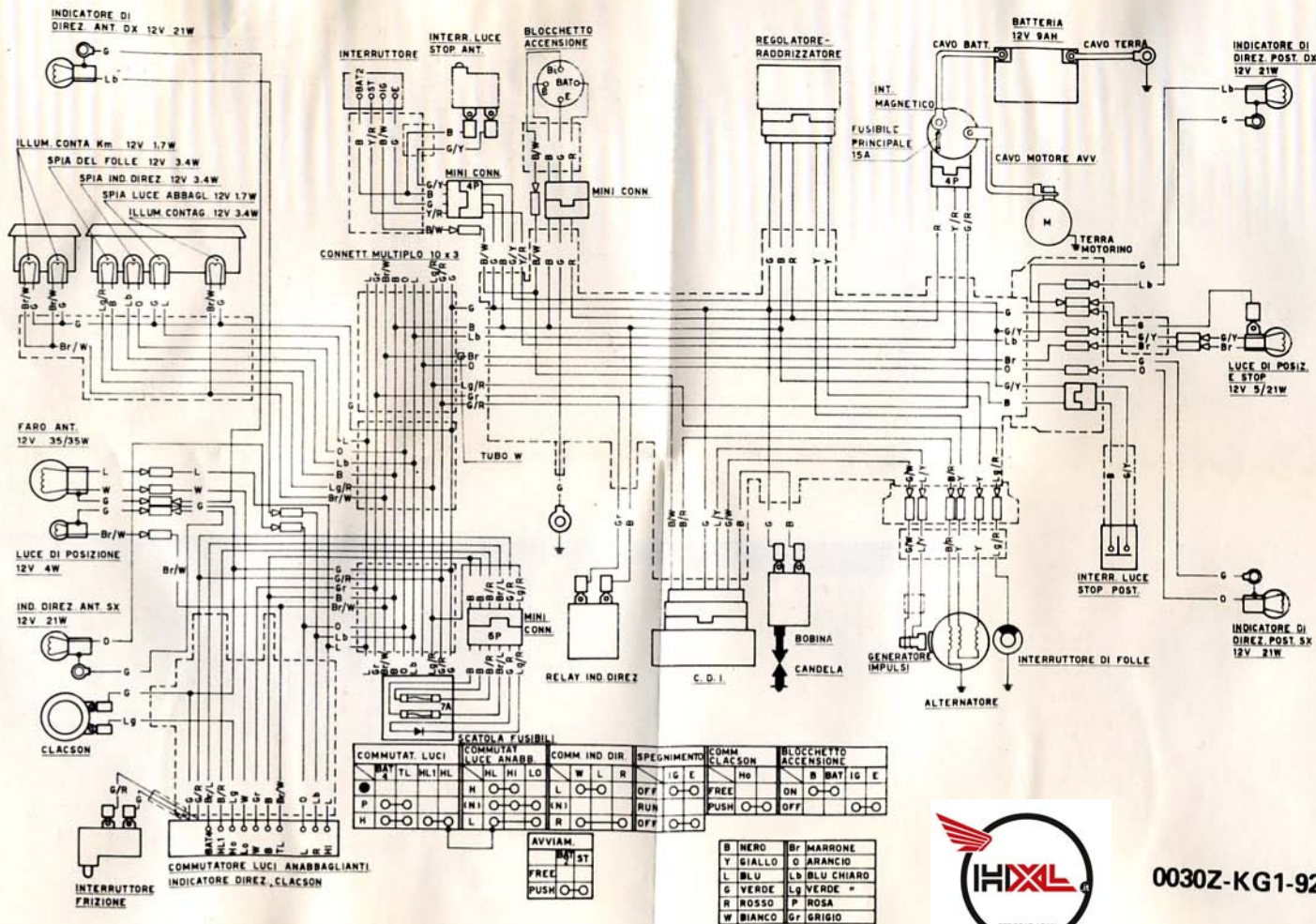
DATI TECNICI

DIMENSIONI E PESO		PARTE CICLISTICA	
Lunghezza massima	2130 mm	Inclinazione canotto di sterzo	30°
Larghezza massima	850 mm	Avancorsa	118 mm
Altezza massima	1190 mm	Dimensioni pneumatico anteriore	2,75 x 21
Interasse	1370 mm	Dimensioni pneumatico posteriore	4,10 x 18
Peso (in ordine di marcia)	124 kg		
Peso (Parigi-Dakar in ordine di marcia)	133 kg		
CAPACITÀ		TRASMISSIONE	
Numero passeggeri	pilota e passeggero	Riduzione trasmissione primaria	3,333
Olio motore	1,1 litri	Rapporti interni cambio 1 ^a	2,77
Serbatoio carburante	9 litri	2 ^a	1,72
Serbatoio carburante Parigi-Dakar	16,5 litri	3 ^a	1,27
Riserva carburante	1,5 litri	4 ^a	1,00
		5 ^a	0,77
		Riduzione finale	3,15
MOTORE		IMPIANTO ELETTRICO	
Alesaggio e corsa	65,5x57,8 mm	Batteria: 12V - 9 AH	
Rapporto di compressione	9,4:1	Generatore: Alternatore	
Cilindrata	194 cm ³		
Distanza elettrodi candela	0,6-0,7 mm		
Gioco valvole aspirazione	0,05 mm		
scarico	0,05 mm		



Not for commercial use

XL 200 R – XL 200 R PARIS-DAKAR – SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO



Not for commercial use

0030Z-KG1-920